

Piotr Mickiewicz

## **STRATEGIA MORSKA RZECZPOSPOLITEJ POLSKIEJ. IMPLIKACJE I UWARUNKOWANIA**

### **Aktywność morska państwa nadbrzeżnego średniej wielkości**

Aktywność morska państw uzależniona jest od sposobu definiowania przez nie, ulokowanych na akwenach morskich, interesów polityczno-gospodarczych<sup>1</sup>. Współcześnie takie interesy mają lub definiują zarówno państwa morskie, jak i te nieposiadające bezpośredniego dostępu do morza. Ich kształt zależy więc od stopnia wykorzystania morza w polityce państw oraz możliwości wyegzekwowania u pozostałych jego użytkowników<sup>2</sup> akceptacji formy obecności państwa na wybranych akwenach morskich. Zasadniczym determinantem, określającym możliwości osiągnięcia przez państwo swoich celów na akwenach morskich, jest jego potencjał morski<sup>3</sup>. Współcześnie należy go jednak definiować nie jako środki pozwalające na utrzymanie dominacji na akwenach morskich, ale jako „możliwość właściwej konsumpcji przez państwo faktu obecności na morzu oraz wykorzystania akwe-

---

<sup>1</sup> Jednoznacznie podkreślają to twórcy komplementarnych strategii morskich i koncepcji polityki morskiej państwa. Zob. np.: J.S. Corbett, *Some Principles of Maritime Strategy*, Annapolis 1972; T. Mahan, *The Influence of Seapower Upton History (1660–1783)*, London 1890; H. Richmond, *Statesman and Seapower*, Oxford 1946, s. IX–X; J.R. Hill, *Maritime Strategy for Medium Power*, London 1986; S. Gorszkow, *Potęga morska współczesnego państwa*, Warszawa 1979.

<sup>2</sup> Zalicza się do nich armatorów dysponujących tzw. flotą krostejową, korporacje spedycyjno-transportowe oraz pozapaństwowych eksploratorów bogactw morskich i podmorskich.

<sup>3</sup> Kwestię tę w polskiej literaturze prezentuje Andrzej Makowski w pracy *Siły morskie współczesnego państwa*, Gdynia 2003.

nów morskich do realizacji własnych celów polityczno-gospodarczych”<sup>4</sup>. W największym stopniu wpływa on na możliwości realizacji interesów morskich przez państwo i jest podstawą do ich współczesnej klasyfikacji (hierarchizacji). Największą grupę stanowią państwa nadbrzeżne, których potencjał morski ogranicza zarówno aspiracje, jak i możliwości realizacji interesów morskich do wybranych akwenów, także poza obszarem wód terytorialnych lub strefy wyłączności ekonomicznej (państwo nadbrzeżne średniej wielkości) lub morza terytorialnego i strefy przyległej (małe państwa nadbrzeżne). Ograniczone zdolności do oddziaływania na akwenach morskich powodują, że państwa te – w przeciwieństwie do mocarstw morskich<sup>5</sup> – nie tworzą komplementarnych strategii morskich, obejmujących zarówno ochronę własnych interesów, jak i zapewnienia powszechności zasady wolności żeglugi i eksploatacji zasobów morza otwartego. Ich interesy morskie wynikają z koncepcji budowy swojej pozycji polityczno-gospodarczej, co powoduje że koncentruje się ona na przedsięwzięciach mających na celu zapewnienie bezpieczeństwa i możliwości pełnego i efektywnego wykorzystywania określonych akwenów morskich.

Dobrowolnie narzucone sobie przez państwa nadbrzeżne ograniczenia o charakterze geograficznym (akwen) oraz przedmiotowym (zakres aktywności morskiej) powodują, że ich strategię morskie należy definiować jako koncepcje stosowania przez państwo pozostających w jego dyspozycji środków oddziaływania politycznego, ekonomicznego, psychologicznego, ekologicznego oraz siłowego w sposób zezwalający na zapewnienie oczekiwanego poziomu bezpieczeństwa oraz realizację własnych celów na ściśle określonych akwenach morskich. Dla odróżnienia ich od kompleksowych strategii morskich i ze względu na ich koncentrację głównie na ochronie własnych interesów, należy je definiować jako

---

<sup>4</sup> Trzeba tu mieć świadomość, że w literaturze przedmiotu definicją główną jest zaprezentowana przez admirała Gorskowa w latach 70. XX w. i odnosząca się do mocarstw morskich, określająca potencjał morski jako „zdolność do prowadzenia swobodnych i pełnych badań na akwenach morskich i powszechnego wykorzystania ich wyników do pełnej eksploatacji bogactw morskich i podmorskich, utrzymywanie stanu floty handlowej i rybackiej pozwalającej na pełne zaspokojenie potrzeb kraju oraz posiadanie floty wojennej będącej w stanie zapewnić właściwy poziom bezpieczeństwa państwa i form jego zaangażowania na akwenach morskich”. S. Gorskow, *Potęga morską...*, s. 17–18.

<sup>5</sup> Rozróżnienie mocarstw morskich na I i II kategorii lub mocarstw globalnych i regionalnych, dokonywane jest w oparciu o ocenę ich zdolności do kontroli określonego akwenu. Za mocarstwo morskie I kategorii uznaje się państwo posiadające potencjał i zdolności do realizacji swoich interesów oraz do decydowania o kształcie stosunków politycznych, ekonomicznych i militarnych w przynajmniej jednym regionie. Natomiast do mocarstw morskich II kategorii zaliczyć należy państwa dysponujące potencjałem pozwalającym na odgrywanie tej roli w wymiarze *stricte* regionalnym, nawet gdy posiada ono czasową możliwość podejmowania działań o charakterze globalnym. Wymiernym atrybutem mocarstw morskich jest posiadanie floty ekspedycyjnej z uzbrojeniem pozwalającym na oddziaływanie ponadregionalne. Współcześnie przyjmuje się, że mocarstwa morskie I kategorii, w odróżnieniu od mocarstw II kategorii, dysponują lotniskowcami i atomowymi okrętami podwodnymi, uzbrojonymi w rakiety balistyczne z głowicami nuklearnymi.

strategię bezpieczeństwa morskiego państwa<sup>6</sup>. Celem powinno być nie uzyskanie kontroli nad danym akwenem morskim, czy nawet nieskrępowana eksploracja i eksploatacja zasobów ożywionych i nieożywionych, ale efektywne wykorzystanie położenia kraju zarówno względem akwenów morskich, jak i samych zasobów morza, zgodnie z jego interesami gospodarczymi, politycznymi, militarnymi i społecznymi. Tym samym strategia morska państwa nadbrzeżnego powinna sprowadzać się do sformułowania celów i kierunków działań podejmowanych przez państwo i jego instytucje w celu wszechstronnego wykorzystania walorów akwenów morskich. Równie istotne jest prowadzenie działań minimalizujących polityczne, gospodarcze, społeczne i militarne zagrożenia państwa, powstające na akwenach morskich lub wynikające z form eksploatacji morza. Czynniki te powodują, że państwo powinno posiadać koncepcję aktywności na akwenach morskich, wynikającą z planów rozwoju społeczno-gospodarczego oraz wizji funkcjonowania w światowym systemie polityczno-gospodarczym. Uwzględniać więc powinna ona takie elementy, jak:

- skalę powiązania potencjału gospodarczego państwa ze sposobami wykorzystania morza,
- polityczne i gospodarcze aspiracje państwa na scenie globalnej i regionalnej,
- formy przynależności państwa do organizacji ponadnarodowych i wynikające z tego faktu koncepcje aktywności międzynarodowej oraz wizje obrony interesów narodowych,
- rodzaj i skalę oddziaływania zagrożeń i wyzwań dla bezpieczeństwa, nie tylko o charakterze politycznym, gospodarczym, militarnym, ale również występujących na akwenach morskich zagrożeń ekologicznych i naturalnych<sup>7</sup>.

### **Identyfikacja interesów morskich Rzeczypospolitej Polskiej w polskich strategiach rozwojowych**

Zaprezentowany sposób postrzegania strategii morskiej państw nadbrzeżnych powoduje, że nie może być ona uznana za samoistną koncepcją polityczną. Powinna wynikać ze strategii państwowych, definiowanych w sposób klasyczny, jako „długofalowe i przemysłane koncepcje działania, których realizacja w oparciu o dostępne środki i możliwości winna doprowadzić do skutecznego osiągnięcia zamierzonych celów”<sup>8</sup> lub „zabezpieczenia interesów narodowych”<sup>9</sup>.

---

<sup>6</sup> Niektóre państwa nadbrzeżne, w tym Polska, dokument rangi strategii definiują jako politykę (*Założenia polityki morskiej do 2020 r.*).

<sup>7</sup> Szerzej zob.: P. Mickiewicz, *Morze Bałtyckie w polskiej strategii bezpieczeństwa morskiego*, Wrocław 2012, s. 17–54.

<sup>8</sup> S. Sałajczyk, *Strategia w polityce współczesnych państw. Aspekty teoretyczne*, [w:] *Między polityką a strategią*, red. R. Kuźniar, Warszawa 1994, s. 20.

<sup>9</sup> J. Kukułka, *Problemy teorii stosunków międzynarodowych*, Warszawa 1978, s. 122.

Natomiast ze względu na charakter narodowych interesów morskich, nie może ona być traktowana wyłącznie w kategoriach klasycznych strategii sektorowych (częstkowych), odnoszących się do tak zwanego sektora gospodarki morskiej. Akweny morskie są przede wszystkim ważnym obszarem transportowym, co powoduje, że interesem państwa jest opracowanie kompleksowej wizji właściwej konsumpcji przez państwo faktu obecności na morzu oraz wykorzystania akwenów morskich do realizacji własnych celów polityczno-gospodarczych, a nie utrzymania podstawowych sektorów gospodarki morskiej. Ponadto większość państw mających dostęp do morza musi w swej aktywności morskiej uwzględniać działalność państw trzecich oraz pozapaństwowych uczestników stosunków międzynarodowych. Dotyczy to zwłaszcza armatorów – posiadaczy tzw. floty krolejowej, która zdominowała rynek przewozów morskich<sup>10</sup> oraz, prowadzących globalną wymianę towarową w poszczególnych grupach towarowych, firm spedycyjnych.

Tabela 1. Najwięksi kontenerowi przewoźnicy morscy i skala przewozów

Operator	Wielkość ładunku w TEU <sup>1</sup>	Udział % w rynku	Operator	Pojemność ładunku w TEU	Udział % w rynku
APM-Maersk	2,547,819	15,8	Hapag-Lloyd	632,753	3,9
Mediterranean Shg Co	2,236,152	13,8	Evergreen Line	617,560	3,8
CMA CGM Group	1,331,878	8,2	APL	606,019	3,7
COSCO Container L.	666,779	4,1	CSCL	544,058	3,4

<sup>1</sup> TEU (*twenty-foot equivalent unit*) to jednostka ładowności kontenera liczona jako ekwiwalent jednego kontenera dwudziestostopowego. W praktyce jedno TEU to ok. 9 ton obsługowanego ładunku.

Źródło: ASX-Alphaliner, [www.alphaliner.com/top100/index.php](http://www.alphaliner.com/top100/index.php).

Zasada ta odnosi się szczególnie do uwarunkowań polskich i założeń strategii (polityki morskiej). Struktura definiowanej według Polskiej Klasyfikacji Działalności<sup>11</sup>, tak zwanej gospodarki morskiej, to zaledwie 0,3% podmiotów gospodarczych, zatrudniających 0,6% ogółu pracowników najemnych.

<sup>10</sup> Flota krolejowa jest pozapaństwową flotą zarobkową, służącą do przewozu towarów niebędących własnością armatora statku lub jego operatora.

<sup>11</sup> Gospodarka morska to „system działalności gospodarczej i jej skutków związany ze środowiskiem morza i jego złewisk, polegający na produkcji i przetwórstwie, podziale oraz konsumpcji dóbr i usług oraz morskim planowaniu przestrzennym”. Zob.: Polska Klasyfikacja Działalności (PKD 2007).

Wytwarza ona 0,9% całości przychodów państwa<sup>12</sup>, co powoduje że jej znaczenie dla polityki gospodarczej Polski jest znikome.

Tabela 2. Potencjał polskiej gospodarki morskiej na tle gospodarki narodowej w województwach nadmorskich

Województwo	Liczba podmiotów gospodarki morskiej	Podmioty gospodarki morskiej w województwie (w %)	Pracujący w gospodarce morskiej (w %)
Pomorskie	<b>5807</b>	<b>2,3</b>	<b>5,2</b>
Zachodniopomorskie	<b>2783</b>	<b>1,3</b>	<b>4,4</b>
Warmińsko-mazurskie	<b>230</b>	<b>0,2</b>	<b>0,4</b>

Źródło: Główny Urząd Statystyczny, Urząd Statystyczny w Szczecinie, *Rocznik Statystyczny Gospodarki Morskiej 2012*, Szczecin 2012, s. 24–25.

Przedstawione powyżej dane statystyczne jednoznacznie dowodzą, że o gospodarczym znaczeniu akwenów morskich w polskiej rzeczywistości gospodarczej decydują nie poszczególne segmenty tak definiowanej gospodarki morskiej, ale sposób ich powiązania z procesami gospodarczymi w wymiarze krajowym i regionalnymi. Powoduje to, że zakres polskiej aktywności morskiej (strategii bezpieczeństwa morskiego) wynikać powinien z celów określonych w *Długookresowej strategii rozwoju kraju Polska 2030. Trzecia fala nowoczesności* (DSRK)<sup>13</sup>, wraz z budowaną w jej oparciu *Strategią rozwoju kraju 2020. Aktywne społeczeństwo, konkurencyjna gospodarka, sprawne państwo* (SRK 2020) oraz jej dziewięcioma strategiami sektorowymi<sup>14</sup>. Jest to efekt zapisów Ustawy o zasadach prowadzenia polityki rozwoju, która zobowiązuje Radę Ministrów do opracowania (i wdrażania jej założeń) minimum 15-letniej długookresowej strategii rozwoju kraju, wynikającej z niej i opracowywanej na minimum 4, a maksymalnie na 10 lat, strategii średniookresowej oraz innych strategii (sektorowe, operacyjne itp.) o okresie realizacji od 4 do 10 lat, lecz niewykraczających poza wdrażaną w tym okresie strategię średniookresową<sup>15</sup>. Pierwsza z nich powinna być traktowana jako wielka strategia

<sup>12</sup> Tworzy ją w sumie 3869 firm zatrudniających 13911,2 tysięcy pracowników. Składają się na nią porty i przedsiębiorstwa przeładunkowe (431 firm), firmy wspomagające transport morski (265), agencje morskie (405), przedsiębiorstwa żeglugowe (273) stocznie i zakłady remontowe (4659), przedsiębiorstwa rybackie i przetwórstwa rybne (1730) i prowadzące działalność okołomorską (1103 podmiotów). Główny Urząd Statystyczny, Urząd Statystyczny w Szczecinie, *Rocznik Statystyczny Gospodarki Morskiej 2012*, Szczecin 2012, s. 24 i 36–40.

<sup>13</sup> Została ona oficjalnie przyjęta przez Radę Ministrów 5 lutego 2013 r.

<sup>14</sup> Oficjalnie definiuje się je jako strategię zintegrowane, a są nimi: *Strategia innowacyjności i efektywności gospodarki*, *Strategia rozwoju transportu*, *Strategia „Bezpieczeństwo energetyczne i środowisko”*, *Strategia „Sprawne państwo”*, *Krajowa strategia rozwoju regionalnego. Regiony–Miasta–Obszary wiejskie*, *Strategia rozwoju kapitału społecznego*, *Strategia zrównoważonego rozwoju wsi, rolnictwa i rybactwa*, *Strategia rozwoju systemu bezpieczeństwa narodowego RP*.

<sup>15</sup> Zob.: Ustawa z 6 grudnia 2005 r., tekst jedn. Dz.U. z 2009 Nr 84 poz. 712, rozdz. 2, zwłaszcza art. 9–14.

(strategia państwowa), pozostałe zaś – jej uszczegółowienie, wyznaczające cele okresowe i sektorowe (częstkowe).

Szczegółowa analiza zapisów przywołanych strategii pozwala na konkluzję, że główną rolę dla określenia i realizacji polskich interesów morskich pełnią strategia rozwoju transportu oraz strategia bezpieczeństwa energetycznego i środowiska. Ze względu na gospodarcze znaczenie sektora rybołówstwa i przetwórstwa rybnego, nieco mniejszą rolę przypisać należy strategii zrównoważonego rozwoju wsi, rolnictwa i rybactwa. Wynika to z przyjętych zobowiązań międzynarodowych (bałtyckich) w ramach Komisji Helsińskiej (HELCOM), zmierzających do odbudowy populacji bałtyckich zasobów ożywionych. Osobne miejsce przyznać należy strategii rozwoju systemu bezpieczeństwa narodowego RP. Jest to pierwsza w historii suwerennego państwa polskiego strategia uwzględniająca zarówno działania ukierunkowane na zapewnienie bezpieczeństwa państwa, jak i osiąganie interesów narodowych<sup>16</sup>. Jej znaczenie podkreśla także decyzja ministra obrony narodowej, na mocy której zastąpiła ona dotychczas obowiązującą strategię obronności. Uznając rolę tego dokumentu podkreślić jednak należy, że występujące w zlewisku Bałtyku – jako miejscu koncentracji polskich interesów morskich – uwarunkowania polityczno-gospodarcze ograniczają do minimum możliwość wystąpienia napięcia politycznego z wykorzystaniem siły militarnej. Realny jest kryzys polityczny i pojawienie się zagrożeń bezpieczeństwa o charakterze politycznym, wynikających przede wszystkim z form realizacji narodowych strategii w odniesieniu do regionu oraz związanej z nimi koncepcją prowadzenia morskiej działalności wojskowej. Do realnych zagrożeń bezpieczeństwa zaliczyć należy także działania zorganizowanych grup przestępczych, konsekwencje gospodarczego wykorzystania akwenów bałtyckich oraz możliwą aktywność ugrupowań posługujących się terrorem w walce politycznej czy debacie społecznej<sup>17</sup>.

Jak zaznaczono powyżej, naczelnym dla koncepcji polskiej aktywności morskiej dokumentem strategicznym jest strategia rozwoju transportu. Za najważniejszy jej zapis w kontekście osiągania interesów morskich uznać należy przyznanie tej gałęzi gospodarki statusu jednej z czterech głównych sektorów decydujących

---

<sup>16</sup> Bezpieczeństwo państwa definiuje się w tych dokumentach jako „zdolność państwa i społeczeństwa do zapewnienia nie tylko pewności przetrwania oraz zachowania integralności terytorialnej i niezależności politycznej, ale także utrzymania stabilności wewnętrznej oraz pożądanej przez społeczeństwo jakości życia”. R. Zięba, J. Zając, *Budowa zintegrowanego systemu bezpieczeństwa narodowego Polski*, ekspertyza na potrzeby realizacji Średniookresowej strategii rozwoju RP na lata 2014–2020, Warszawa 2011, s. 3.

<sup>17</sup> Podstawowe formy przestępczości w regionie bałtyckim to zorganizowana przestępczość, ukierunkowana na przemyt towarów i przestępstwa wobec środowiska. W mniejszym stopniu występuje zjawisko przemytu i handlu ludźmi, nielegalna eksploatacja zasobów i różnego rodzaju akty skierowane przeciwko żegludze. Zob.: *15 Konferencja Prokuratorów Generalnych Państw Morza Bałtyckiego*, Lidingö, 15–16.02.2012; *Raport o stanie bezpieczeństwa w Polsce w 2011 r.*, Warszawa 2012, s. 114–116, 134–137, 140–143; Ministerstwo Finansów, *Biuletyn Statystyczny Izby Celnej za I–III kwartał 2011*, Warszawa, styczeń 2012, s. 47–55.

o rozwoju gospodarczo-społecznym państwa<sup>18</sup>. Uzyskanie niezbędnego dla rozwoju kraju dostępu do globalnego systemu transportowego jest w dużej mierze uzależnione od możliwości przeładunkowych polskich portów, ale wiele większe znaczenie przypisać należy skali polskiej wymiany towarowej prowadzonej drogą morską oraz tranzytowemu znaczeniu polskich portów. Charakterystyka przewozów morskich ukazuje, że podstawą polskich przewozów morskich jest żegluga bliskiego zasięgu, obejmująca zlewisko Bałtyku oraz państwa Unii Europejskiej. Obrót z państwami europejskimi stanowi 80,8% całości wymiany handlowej prowadzonej drogą morską, a jego liderem jest Federacja Rosyjska. Szczególne miejsce zajmują Chiny, dla których wykorzystanie bałtyckich portów stanowi ważny element polityki gospodarczej, co pośrednio podnosi tranzytową rolę polskich portów. Skala przewozów tranzytowych to obecnie 6,8 mln ton, a roczna dynamika wzrostu w latach 2011–2012 to 21,2%<sup>19</sup>.

Tabela 3. Charakterystyka obrotów towarowych polskich portów w 2012 r.

Obroty towarowe polskich portów		Import Polski drogą morską		Eksport Polski drogą morską		Partnerzy z Europy Środkowej w morsko-lądowym obrocie tranzytowym polskich portów	
Kraj	% udział	Kraj	% udział	Kraj	% udział	Kraj	% udział
Rosja	15,5	Rosja	23,1	RFN	16,7	Czechy	35,6
Szwecja	14,2	Szwecja	13,4	Szwecja	15,3	Słowacja	30,4
RFN	11,4	Norwegia	11,0	Holandia	13,0	RFN	11,6
Holandia	8,3	RFN	7,6	Wielka Brytania	6,9	Węgry	5,6
Norwegia	7,5					Austria	3,5
Wielka Brytania	4,8						
USA	3,6						

Źródło: *Rocznik Statystyczny Gospodarki Morskiej...*, s. 144–146; Główny Urząd Statystyczny, *Gospodarka morską w Polsce w 2012 r.*, Warszawa 2013, s. 6–7.

Dla dokonania właściwej oceny prorozwojowej roli obrotu towarowego prowadzonego przy wykorzystaniu dróg morskich, niezbędna jest także analiza charakteru przepływów towarowych w wymiarze regionalnym. Są one wynikiem

<sup>18</sup> Celem polityki transportowej państwa jest zwiększanie dostępności transportowej różnych miejsc i terytoriów w układzie globalnym, europejskim i krajowym. Zob. Kancelaria Prezesa Rady Ministrów, *Polska 2030. Trzecia fala nowoczesności. Długookresowa strategia rozwoju kraju*, cz. 1 i 2, Warszawa 2011, cz. 1: s. 126, cz. 2: s. 250–251.

<sup>19</sup> Obroty ładunkowe w portach morskich w 2012 r. wyniosły 58,8 mln ton, tj. o 1,9% więcej niż w 2011 r. Najważniejszą rolę odgrywają cztery największe porty, ale największą dynamikę wzrostu obrotów odnotowano w Ustce (aż o 800%), Darłowie (95,7%), Elblągu (49,9%) i Kołobrzegu (18,1%). Zob.: Główny Urząd Statystyczny, *Gospodarka morską w Polsce w 2012 r.*, Warszawa 2013, s. 5–6.



powiązań gospodarczych obszarów metropolitarnych, które można opisać według klasyfikacji ESPON 1.1.1. Według niej, w regionie bałtyckim funkcjonują cztery metropolie I rzędu (Berlin, Hamburg, Kopenhaga, Sztokholm), trzy II rzędu (Oslo, Göteborg, Helsinki), cztery zaliczane do III rzędu (Malmö, Bergen, Aarhus, Warszawa) oraz jedenaście metropolii IV kategorii (Wilno, Tallin, Ryga, Turku oraz polskie miasta: Gdańsk, Poznań, Wrocław, Szczecin, Łódź, Kraków i traktowane łącznie miasta Górnego Śląska)<sup>20</sup>. Sposób ich powiązań ukazuje, że najważniejszą rolę w układzie regionalnym dla Polski odgrywa Berlin, zaś w układzie transgranicznym powiązania Polski zachodniej i południowo-zachodniej z Saksonią, Śląską i Dolnego Śląska z Czechami i północnymi Morawami, północno-wschodnią Słowacją oraz Austrią. Zaś w basenie Morza Bałtyckiego obejmują one następujące ośrodki: Kopenhaga, Malmö, Sztokholm, Helsinki, Ryga, Wilno, Kłajpeda, Tallin, Trójmiasto, Warszawa, Poznań, Szczecin, Berlin, Hamburg<sup>21</sup>. Z powyższych zestawień wynika, że najważniejszym partnerem gospodarczym Polski są Niemcy, a większość wymiany handlowej skoncentrowane jest na Górnym i Dolnym Śląsku, Pomorzu Mazowszu i Wielkopolsce oraz środkowych i północnych landach RFN. Część towarów transportowanych transami przez terytorium RFN trafia także do Danii, Szwecji i Norwegii oraz Wielkiej Brytanii.

Drugim obszarem wymiany transportowej są Szwecja i Rosja oraz Dania, a mniejsze znaczenie mają szlaki transportowe do republik bałtyckich i Finlandii. Generalizując uznać należy, że z grupy polskich centrów gospodarczych, prawie 50% eksportu z Trójmiasta kierowane jest do państw bałtyckich, zaś z Warszawy, Poznania, Wrocławia i aglomeracji górnośląskich jest to około jednej czwartej całości eksportu. Dla tych centrów, z wyjątkiem Mazowsza, najważniejszym kierunkiem eksportu jest obszar Niemiec. Jego poziom, na przykład w odniesieniu do Dolnego Śląska czy Szczecina, przekracza 60%. Podkreślić również należy specyficzny układ powiązań gospodarczych z państwami skandynawskimi. Wymianę towarową ze Szwecją prowadzą w zasadzie wszystkie polskie centra gospodarcze. Główną rolę odgrywają Warszawa, Trójmiasto i Poznań, lecz obroty sięgające 160 mln dolarów osiągają także Śląsk i Kraków, Wrocław i Szczecin. Natomiast wymiana handlowa z Norwegią zdominowana została przez firmy trójmiejskie, zaś z Danią i Finlandią prowadzona jest równomiernie przez poszczególne ośrodki rozmieszczone w zachodniej części kraju.

Podobna sytuacja dotyczy charakteru wymiany handlowej z republikami bałtyckimi. Większość obrotu towarowego skoncentrowana jest w Warszawie oraz

---

<sup>20</sup> Klasyfikacja ta jest zbieżna w prognozach VASAB dotyczącymi gospodarczego znaczenia bałtyckich ośrodków gospodarczych. Za tak zwane globalne węzły gospodarcze uznano: Berlin, Hamburg, Kopenhagę, Oslo, Sztokholm, Helsinki, Tallin, Sankt Petersburg, Wilno, Mińsk i Warszawę, zaś za węzły regionalne, między innymi, aglomeracje śląskie, Poznań, Gdańsk, Szczecin, Malmö, Kaliningrad, Pragę i Wiedeń. Zob.: *Long term Perspective for the Territorial Development of the Baltic Sea Region*, final draft, 7 September 2009, s. 11–29.

<sup>21</sup> *Koncepcja przestrzennego zagospodarowania kraju 2030*, Monitor Polski z 2012 r. poz. 252, s. 40–50.



– w dużo mniejszym stopniu – Poznaniu, Krakowie, lokalnych centrach gospodarczych Warmii i Mazur oraz Podlasia<sup>22</sup>.

Przedstawiona charakterystyka polskiego obrotu towarowego pozwana na uznanie za najważniejsze wyzwanie dla polityki transportowej państwa jest właściwa korelacja programów rozwojowych portów z rozbudową narodowych sieci transportowej i europejskich korytarzy transportowych. Niezbędne jest wprowadzenie połączeń między polskimi centrami gospodarczymi a portami, będącymi naturalnym punktami przesyłu towarów do odbiorcy, przy uwzględnieniu uwarunkowań systemu transportu multimodalnego. Tym samym koniecznym warunkiem wzrostu obrotów w polskich portach staje się rozbudowa kołowych i szynowych sieci transportowych na trasach:

- z Warszawy przez Poznań do Szwecji, Danii, Litwy oraz w mniejszym stopniu Norwegii, Finlandii, Estonii i Łotwy z wykorzystaniem polskich portów,
- z województwa pomorskiego, zachodniopomorskiego i warmińsko-mazurskiego do centralnej i północnej części RFN, z wykorzystaniem połączeń do portów bałtyckich i położonych wzdłuż Morza Północnego portów niemieckich,
- ze średnich aglomeracji miejskich Pomorza i Pomorza Zachodniego do Szwecji i Danii, z wykorzystaniem polskich portów, w tym na Pomorzu Środkowym.

Wymogiem dla tak ukształtowanych kierunków wymiany handlowej jest również szybka rozbudowa połączeń lądowych, ich integracja z morskimi trasami przewozowymi na liniach Gdynia–Swinoujście–Skandynawia, oraz stworzenie takich połączeń z Polski do Kopenhagi i portów niemieckich. Ponadto, także ze względów społecznych (poziom bezrobocia na Pomorzu Środkowym), zasadna jest budowa połączenia z Poznania do Skandynawii poprzez port ulokowany w części polskiego wybrzeża (Kołobrzeg, Darłowo). W działaniach tych niezbędna jest także właściwa korelacja ukierunkowanych na prowadzenie wymiany wewnętrznej sieci transportowych z istniejącymi systemami przepływu towarów tranzytowych i międzynarodowych, co zostanie zaprezentowane w dalszej części artykułu.

Zasadniczym celem drugiej z strategii sektorowych, czyli *Strategii bezpieczeństwa energetycznego i środowiska*, jest uzyskanie samowystarczalności energetycznej, która zapewni dostawy energii elektrycznej w skali gwarantującej realizację programów inwestycyjnych i nieograniczone funkcjonowanie gospodarki<sup>23</sup>. Osiągnięcie tego celu możliwe jest przez posiadanie rezerw produkcji energii, stabilnego systemu jej przesyłu oraz uzyskania dostaw w przypadku obniżenia krajowych możliwości produkcyjnych. Natomiast rozwiązaniem pozwalającym na zwiększenie tak rozumianego bezpieczeństwa energetycznego w wymiarze lokalnym – i w mniejszym stopniu krajowym, jest wykorzystanie alternatywnych nośników energii, zwłaszcza marinokultur wiatrowych. Ta formuła zwiększenia poziomu bezpieczeństwa energetycznego jest możliwa w północnej części kraju,

<sup>22</sup> *Ibidem*.

<sup>23</sup> *Polska 2030. Trzecia fala nowoczesności...*, cz. 2, s.182 i 192–193.

zwłaszcza w pasie nadmorskim. System morskich farm wiatrowych może być usytuowany wzdłuż całego polskiego wybrzeża, ale wyróżnia się trzy zasadnicze strefy lokalizacji: północny stok Ławicy Odrzańskiej, Ławicę Słupską oraz południowo-zachodni stok Ławicy Środkowej. Łączny potencjał energetyczny marinokultur wiatrowych, przy uwzględnieniu złożonych wniosków na ich budowę, wyniesie 6 GW<sup>24</sup>, co powoduje że nawet z rozmieszczonymi na terenie województw pomorskiego (246 MW) i zachodniopomorskiego (716 MW) farmami lądowymi nie są one w stanie w pełni zagwarantować stabilności i stałości dostaw energii elektrycznej obszarów nadmorskich. Tym samym Polska musi włączyć się w regionalne programy energetyczne. Dotyczy to zwłaszcza rozbudowy bałtyckich pierścieni energetycznych i uzyskania możliwości przesyłu energii elektrycznej ze Szwecji i Litwy. Szczegółowo kwestia ta zostanie także omówiona dalej.

Kolejnymi działaniami determinującymi strategię morską państwa polskiego, wynikającymi z założeń rozwoju polskiego sektora energetycznego, są projekty stworzenia alternatywnych dostaw gazu (import gazu skroplonego z Kataru) oraz zakładające budowy komór magazynowych z systemem dystrybucji. Plany rozwojowe PGNiG SA przewidują do 2020 r. budowę w Kosakowie koło Gdyni 10 komór o pojemności 250 mln m<sup>3</sup> gazu. Inwestycja ta jest powiązana z planami rozbudowy sieci przesyłowej firmy Gaz-System, zakładającymi między innymi budowę odcinka łączącego budowane magazyny z Włocławkiem i Szczecinem<sup>25</sup>. W obu przypadkach wpływ tych inwestycji na strategię morską ogranicza się do problemu ochrony obiektów, instalacji oraz jednostek transportujących gaz.

Trzecia ze strategii sektorowych, czyli *Strategia zrównoważonego rozwoju wsi, rolnictwa i rybactwa*, w marginalnym stopniu odnosi się do polskiej aktywności morskiej, koncentruje się natomiast na kwestii rybołówstwa. Wynika to z prowadzonej przez Polskę polityki ścisłego przestrzegania założeń unijnej polityki bałtyckiej i regionalnych regulacji HELCOM-u, zwłaszcza wprowadzanych limitów połowowych. W zasadniczy sposób ograniczyło rolę rybołówstwa i gospodarki rybnej, ale uznać należy, że wprowadzone limity połowowe są rozwiązaniem racjonalnym i bezpośrednią konsekwencją prowadzonej przez lata rabunkowej eksploatacji zasobów rybnych przy znacznym zanieczyszczaniu akwenu. Niemniej przyznany Polsce roczny limit, w wysokości 1 mln ton ryb, który i tak ze względów społecznych został podniesiony o około 30%, doprowadził do zapaści polskiego rybołówstwa bałtyckiego, a pośrednio do istotnego wzrostu bezrobocia

---

<sup>24</sup> Inwestorzy złożyli wnioski o budowę 6 marinokultur wiatrowych, w tym tylko koncern Polska Grupa Energetyczna oferuje budowę do 2015 r. ferm o przewidywanej mocy 1000 megawatów, a docelowo 2 000 MW w 2020 r. Zob.: Ministerstwo Gospodarki, *Krajowy plan działań w zakresie energii ze źródeł odnawialnych*, Warszawa 2009 (wersja przekazana 9 grudnia 2009 do Komisji Europejskiej), s. 9 i 62; *Budujemy wartość i bezpieczną przyszłość. Strategia Grupy PGE na lata 2012–2035*, luty 2012, s. 9; *Odpowiedź sekretarza stanu w Ministerstwie Gospodarki – z upoważnienia ministra na interpelację nr 12205 w sprawie rozwoju morskiej energetyki wiatrowej*, 13 marca 2013.

<sup>25</sup> Zob. *Strategia Grupy PGNiG do roku 2015*, [www.pgngig.pl/reports/annualreport2011/strategia-grupy-pgngig-do-roku-2015-2.html](http://www.pgngig.pl/reports/annualreport2011/strategia-grupy-pgngig-do-roku-2015-2.html); *Gaz-System. Raport roczny 2012*, Warszawa 2012, s. 23–26.

w wymiarze lokalnym<sup>26</sup>. Tym samym ten sektor gospodarki, będący tradycyjnie drugą po transporcie morskim gałęzią gospodarki morskiej państw nadbrzeżnych, przestał odgrywać istotną rolę w polskiej polityce morskiej. Paradoksalnie w warunkach gospodarczych Polski, a zwłaszcza regionów nadmorskich rybołówstwo i przetwórstwo rybne postrzegać należy nie jako istotną gałąź gospodarki, ale polityki społecznej. W sektorze tym i sektorach pośrednich (sprzedaż ryb i usługi turystyczne), zwłaszcza na terenach Pomorza Środkowego zatrudnienie znajduje około 17% ludności czynnej zawodowo. Z tego względu ten sektor gospodarki morskiej winien stać się ważnym elementem polityki państwa i stanowić istotną determinantę *Strategii rozwoju regionalnego* oraz rozwoju kapitału społecznego.

Tabela 4. Przedsiębiorstwa rybackie i okołorybackie i ich rola w gospodarce województw nadmorskich

Dziedzina gospodarki morskiej	Ogółem	Pomorskie	Zachodnio-pomorskie	Warmińsko-mazurskie
Liczba przedsiębiorstw rybackich połowiających na wodach morskich	1158	553	532	53
Liczba zatrudnionych	2947	1581	1206	113
Przetwarzanie i konserwowanie ryb i produktów rybołówstwa	581	177	153	13
Liczba zatrudnionych	17619	5374	6187	185
Sprzedaż hurtowa i detaliczna ryb i owoców morza	2081	321	532	63
Liczba zatrudnionych	5820	979	792	168
Poziom bezrobocia i liczba bezrobotnych na jedną ofertę pracy	12,5% 90	12,5% 93	17,6 130	20,2% 266

Źródło: *Rocznik Statystyczny Gospodarki Morskiej...*, s. 36–47; Główny Urząd Statystyczny, *Rocznik Statystyczny Województw 2012*, Warszawa 2012, s. 318.

Założenia *Strategii rozwoju regionalnego* oraz rozwoju kapitału społecznego w odniesieniu do akwenów morskich łączyć należy także z proekologicznymi przedsięwzięciami, omówionej powyżej strategii bezpieczeństwa energetycznego i środowiska. Programy rozwojowe dotyczące obszarów nadmorskich w zasadzie sprowadzają się do prowadzenia polityki proekologicznej, zmierzającej do wykorzystania walorów turystycznych wybrzeża i polskich akwenów morskich. Prowadzone zaś poza sektorem turystycznym inwestycje wynikają z planów rozbudowy systemów przesyłowych oraz rozwoju transportu multimodalnego i żeglugi kabo-  
tażowej<sup>27</sup>.

<sup>26</sup> W ramach przyznanych Polsce limitów, 80% wielkości kwot połowowych stanowią odłowy małych ryb pelagicznych (śledzie i szproty), a 10% najbardziej popularne dorsze. W 2012 r. polscy rybacy mogli wylowić 66 128 ton szprota, 22 256 tony śledzia, 20 461 ton dorsza, 433 tony gładziocy oraz 7 704 sztuk łososia.

<sup>27</sup> Szerzej zob.: P. Mickiewicz, *Rozbudowa bałtyckiego systemu dostaw surowców energetycznych – szanse i zagrożenia dla Pomorza*, „Przegląd Humanistyczny. Pedagogika, Politologia, Filologia” 2011, nr 4.

Najistotniejszym problemem, będącym konsekwencją wdrażania tej strategii sektorowej, jest kwestia zrównoważonej eksploatacji zasobów ożywionych i nieożywionych w kontekście regionalnej polityki społecznej. Uzależnienie regionów nadmorskich od turystyki i przetwórstwa rybnego w znaczny sposób ogranicza możliwości rozwojowe regionów i poziom życia społeczności lokalnej<sup>28</sup>. Przekłada się to bezpośrednio na kształt poziomu socjalnego w regionie i powoduje, że proekologiczne przedsięwzięcia rozwojowe muszą stanowić istotny element strategii państwa, a tym samym i jego aktywności morskiej. Ze względu na konieczność podtrzymania rybactwa i regionalnego przemysłu rybnego jako istotnego elementu gospodarki morskiej, za cele prowadzonych działań proekologicznych oddziałujących na strategię bezpieczeństwa morskiego należy uznać:

- ochronę zasobów morskich przez ich właściwą i zrównoważoną eksploatację,
- ograniczenie emisji zanieczyszczeń azotowych do morza,
- stworzenie planów rozwoju przestrzeni nadmorskiej przy uwzględnieniu konieczności ochrony brzegu morskiego.

### **Powiązania międzynarodowe a możliwości realizacji polskich interesów morskich w kontekście narodowym i ramach kooperacji międzynarodowej**

Osiągnięcie interesów narodowych na akwenach morskich wymaga uwzględniania procesów toczących się w polskim otoczeniu polityczno-gospodarczym. W odniesieniu do pierwszej z dwóch głównych strategii sektorowych, zasadnicze znaczenie ma przede wszystkim charakter wymiany handlowej, który powoduje, że Morze Bałtyckie sukcesywnie przestaje być wyłącznie wewnętrznym akwenem północno-wschodniej Europy. Stanowi on ważny element globalnego strumienia transportowego Eurazji, zwłaszcza dla obrotu towarowego z Chinami. Docelowo w 2020 r. tym szlakiem przewożonych ma być 64% całości ładunków kontenerowych z Chin, co w powiązaniu z planami eksportu rosyjskiej ropy naftowej, stwarza nową sytuację geoeconomiczną. Zmienia też w znaczący sposób charakter żeglugi bałtyckiej i kreuje zarówno wyzwania, jak i ograniczenia możliwości prowadzenia interesów morskich. Bez wątpienia pozytywnym jest reorganizacja tras przesyłu na linii Europa Północna–Chiny, gdyż beneficjentem tych przeobrażeń powinien być port gdański i w mniejszym stopniu port gdyński. Warunkiem jest jednak obniżenie atrakcyjności dla firm spedycyjnych rozwiązań wdrażanych przez niemieckie porty Sassnitz–Mukran i Rostock, które przewidują ich skomunikowanie (do 2015 r.) zarówno z najważniejszymi niemieckimi portami, czyli Bremą i Hamburgiem, jak

---

<sup>28</sup> Takie wnioski zawierają zarówno wojewódzkie strategie rozwojowe, jak i materiały analityczne przygotowywane przez środowiska naukowe. Zob. m.in.: *Strategia rozwoju województwa zachodniopomorskiego do 2020 r.*, Szczecin 2005, s. 11–23 i 36–51; *Strategia rozwoju województwa pomorskiego do 2020 r.*, Gdańsk 2005, s. 22–44; *Strategia rozwoju gospodarki morskiej województwa zachodniopomorskiego do 2015 r.*, Szczecin 2010, s. 11.

i aglomeracjami północnych landów (linie kolejowe szybkich prędkości)<sup>29</sup>. Działania te umożliwiają transport towarów dostarczanych przez największych rosyjskich partnerów handlowych (USA, Brazylia, Kanada, Chiny, Holandia, Włochy, Francja, Wielka Brytania) drogą morską z portu Sassnitz–Mukran do rosyjskich portów w Bałtiju, Sankt Petersburgu oraz Ust-Łudze. Ich nabrzeża promowe dostosowane są do przeładunku wagonów szerokotorowych, co zwiększa ich atrakcyjność i może w istotny sposób ograniczyć znaczenie portu gdańskiego oraz jego Terminala Kontenerowego DCT.

Negatywne konsekwencje niesie również rosyjska koncepcja transportu ropy naftowej i jej przetworów. Docelowo poprzez porty w Primorsku i Ust-Łudze ma być przewożone do 95% rosyjskiego eksportu do UE<sup>30</sup>. Polityka ta ograniczy znaczenie dotychczasowych centrów eksportowych, zwłaszcza posiadającego połączenia z rosyjskim systemem transportu gdańskiego Naftoportu. Ponadto efektem tej polityki będzie znaczny wzrost liczby dużych jednostek prowadzących żeglugę wzdłuż polskiego wybrzeża, gdyż ważnymi centrami bałtyckiej wymiany handlowej staną się porty kontenerowo-masowe w Sankt Petersburgu i Gdańsku<sup>31</sup> oraz właśnie terminale paliwowe w Primorsku i Ust-Łudze. Należy spodziewać się zwiększenia natężenia ruchu statków powyżej obecnych 2 tysięcy jednostek w obciążeniu dobowym, który już obecnie przekracza o ponad 500% średnią ilość ładunku na kilometr kwadratowy akwenów morskich<sup>32</sup>. Tym samym znacznie wzrośnie poziom zagrożenia kolizyjami i istotnych dla bezpieczeństwa ekologicznego rozlewami olejowymi. Szczególnie, że podstawowym środkiem przewozów bałtyckich będzie flota krotejowa, co ograniczy możliwości kontrolne państw bałtyckich wobec prowadzących żeglugę jednostek morskich.

Czynniki te powodują, że w polskiej polityce bałtyckiej istotną rolę odgrywać winna Unia Europejska. Jednak jej rola nie może się ograniczać do współkreowania procesów gospodarczych w regionie, ale przede wszystkim należy wykorzystywać możliwości kontroli i nadzorowania żeglugi Europejskiej Agencji ds. Bezpieczeństwa na Morzu (European Maritime Safety Agency – EMSA)<sup>33</sup>. Do jej

<sup>29</sup> *Federalny plan infrastruktury transportu 2003 (FTIP)*, 2 czerwca 2003, poza linią z portów w Bremie i Hamburgu, zakłada do 2015 r. modernizację linii kolejowych z Lubeki do Rostocku i Stralsundu oraz do Sassnitz (VDE1), zbudowanie linii Berlin–Rostock oraz Berlin–Pasewalk–Stralsund. Poza połączeniami szynowymi, rozbudowywana jest także autostrada A20, umożliwiająca połączenie portu Stralsund z Lubeką oraz modernizowany system kolejowy w porcie Rostock.

<sup>30</sup> Założenia rosyjskiej strategii energetycznej priorytetowe znaczenie nadają eksportowi przez porty Primorsk oraz Ust-Ługa. Pierwszy z nich ma zdolności przeładunkowe w wysokości 120 mln ton ropy, terminal paliwowy posiada 4 nabrzeża przeładunkowe zapewniające obsługę zbiornikowców o ładowności 150 tys. ton. Natomiast Ust-Ługa jest portem przeznaczonym do załadunku jednostek o wyporności do 100 tys. ton wyporności. W porcie zlokalizowano także magazyny do przechowywania ropy i jej przetworów.

<sup>31</sup> Szczegółowe dane zob. w: A. Saurama, J. Särkijärvi, *Baltic Maritime Transport 2009–2010*, „Baltic Transport Journal” 2010, nr 1, s. 17.

<sup>32</sup> Obecnie wynosi on 800 ton na km<sup>2</sup>, przy średniej światowej 15 ton na km<sup>2</sup>.

<sup>33</sup> EMSA została powołana na mocy Rozporządzenia 1406/2000 i jest organem, którego zadaniem jest merytoryczne wsparcie instytucji UE zajmujących się implementacją rozwiązań zalecanych przez IMO oraz dokonującej merytorycznej oceny wewnętrznych regulacji tworzonych



dyspozycji znajduje się niezwykle efektywny instrument w postaci tzw. listy towarzystw klasyfikacyjnych dla statków handlowych posiadających prawo do prowadzenia działalności na obszarze UE<sup>34</sup> oraz możliwość oceny poziomu wyszkolenia marynarzy na jednostkach prowadzących żeglugę po europejskich akwenach morskich oraz stanu technicznego 25% zawijających do ich portów statków obcych bander<sup>35</sup>. Na mocy swoich uprawnień jest władna do podjęcia decyzji o zatrzymaniu statku w porcie do czasu usunięcia stwierdzonych w trakcie kontroli uchybień. Zaś w przypadku kilkakrotnego zatrzymania – do nałożenia na statek sankcji karnej (tzw. ustanowienie zakazu) w postaci zakazu zawijania do wszystkich portów UE do chwili, gdy armator wykaże właściwy stan techniczny swojego statku.

W odniesieniu do założeń strategii bezpieczeństwa energetycznego i środowiska najważniejszą determinantą o charakterze ponadnarodowym jest poziom zapotrzebowania na energię elektryczną i możliwości zapewnienia dostaw w ramach kooperacji regionalnej. Polskie działania muszą uwzględniać także założenia polityki energetycznej w poszczególnych państwach regionu, zwłaszcza RFN i państw skandynawskich. Państwa te koncentrują się na wykorzystywaniu energii odnawialnej, a kooperację w tej dziedzinie postrzegają jako wspólne działania zmierzające do zapewnienia stałych dostaw energii w sytuacjach kryzysowych, transnarodowych łańcuchów energetycznych oraz niwelowaniu środowiskowych skutków produkcji energii.

Uwarunkowania międzynarodowe w dużo większym stopniu determinują charakter polskiej aktywności morskiej w odniesieniu do zapisów strategii zrównoważonego rozwoju wsi, rolnictwa i rybactwa. Prymat działań proekologicznych w polityce regionalnej prowadzonej głównie przez państwa skandynawskie i podnoszonej przez instytucje Unii Europejskiej wymagają powiązania programów rozwojowych w energetyce, turystyce nadmorskiej oraz programach eksploatacji morskich zasobów ożywionych i nieożywionych z celami bałtyckiej polityki ekologicznej. Jej kreatorem jest Komisja Helsińska, a podstawowym dokumentem

---

przez Parlament, Radę i Komisję Unii Europejskiej, Generalny Dyrektoriat ds. Rybołówstwa i Zagadnień Morskich oraz Generalny Dyrektoriat ds. Energii i Handlu. Pierwszą siedzibą Agencji była Bruksela, a od 2006 r. jest nią Lizbona.

<sup>34</sup> Towarzystwa klasyfikacyjne są organizacjami wielonarodowymi wydającymi różnego rodzaju świadectwa, będące certyfikatem zezwalającym na prowadzenie żeglugi, na wejście do portu i przyjęcie ładunku. Dokument taki wydawany jest po przeprowadzeniu kontroli stwierdzającej spełnienie przez armatora jednostki szczegółowych przepisów, dotyczących stanu technicznego, prowadzenia nadzoru rzeczoznawczego i wprowadzenia certyfikatów i obowiązujących szkoleń. Na świecie istnieje ponad 50 organizacji prowadzących tego typu działalność, niemniej obecnie Unia Europejska uznaje tylko 12 największych towarzystw klasyfikacyjnych. Warunkiem uznania ich dokumentów certyfikujących jest wypełnienie przez nie kryteriów ustanowionych Dyrektywą 94/57/WE z 22 listopada 1994 r. w sprawie wspólnych reguł i norm dotyczących inspekcji i przeglądów na statkach oraz wymagań zawartych w Rezolucjach IMO A.739 (18), A.789 (19), A.746 (18), A.788 (19). Wymogi te spełnia m.in. Polski Rejestr Statków.

<sup>35</sup> Podstawą prawną jest wprowadzony przez IMO zapis o *Port State Control*, czyli uprawnień państwa goszczącego jednostkę w porcie, uszczegółowione w Dyrektywie nr 95/21/WE.



*Bałtycki plan działań*<sup>36</sup>. Spośród przewidzianych w tym dokumencie obszarów aktywności, w polskim interesie leży wdrożenie zaleceń dotyczących zapobieganiu możliwości wystąpienia katastrofalnego rozlewu olejowego, stworzenie systemu reagowania na zaistnienie wycieku olejowego i monitoringu żeglugi zbiornikowców oraz tworzenia przez państwa bałtyckie regulacji prawnych i organizacyjnych prowadzących do ograniczenia zanieczyszczeń środowiska morskiego w wyniku jego codziennej eksploatacji, zwłaszcza przez jednostki transportowe. Natomiast negatywne konsekwencje społeczno-gospodarcze w wymiarze krótko- i średnio-okresowym niesie za sobą wdrażanie zaleceń dotyczących redukcji zanieczyszczeń lądowych przez ograniczenie skali i rozproszenie źródeł zanieczyszczeń oraz utrzymanie zasobów żywych Morza Bałtyckiego (ograniczenia połowowe) oraz budowa tzw. Bałtyckiego Systemu Obszarów Chronionych.

Tabela 5. Najważniejsze projekty energetyczne w regionie Morza Bałtyckiego prowadzone w ramach UE

Projekt	Miejsce realizacji
Bałtyckie połączenie międzysystemowe Gazociąg Skanled	Polska, Dania, Szwecja
Elektroenergetyczne połączenie międzysieciowe Estling 2 NordBalt	Estonia, Finlandia, Szwecja, Litwa
Przebudowa sieci elektroenergetycznych	Szwecja, Łotwa, Litwa
Sieć LNG Terminal gazu skroplonego	Polska (Świnoujście)
Integracja sieci morskiej energii wiatrowej Rozbudowa projektów Baltic-Kriegers Flak I, II, III, stwarzającego możliwość połączenia międzysystemowego o mocy 1,5 GW	Dania, Szwecja, Niemcy, Polska

Źródło: *Energy Perspectives of the Baltic Sea Region Report*, February 2009, s. 8; *Kompromisowa propozycja prezydencji dotycząca finansowania projektów infrastrukturalnych przedstawionych przez Komisję jako część europejskiego planu naprawy gospodarczej*, nr 7848/1/09 REV 1, 20.03.2009.

W przypadku pierwszego programu konieczne jest podjęcie działań zmierzających do ograniczenia wykorzystywania nawozów sztucznych przez polskie rolnictwo, gdyż polskimi rzekami do Bałtyku wpływa aż 28% azotanów i 45% fosforanów<sup>37</sup>.

<sup>36</sup> Ma on na celu zdecydowane ograniczenie zanieczyszczeń w Morzu Bałtyckim oraz przywrócenie poprawnego funkcjonowania jego ekosystemu do 2021 r. Obejmuje 4 segmenty, a zasadnicze działania koncentrują się na powszechnym stosowaniu przez państwa regiony systemów oczyszczania ścieków, ograniczania zrzutów miogenów pochodzenia rolniczego, eliminacji detergentów, wprowadzania zakazów i ograniczeń w stosowaniu i produkcji substancji niebezpiecznych, stworzenia sieci bałtyckich obszarów chronionych, ochrony i reintrodukcji gatunków ryb, bezpieczeństwa nawigacji i reagowania na wypadki na morzu oraz zapobiegania zanieczyszczeniom przez statki.

<sup>37</sup> Uniwersytet i Ośrodek Badawczy Wageningen, *Ocena wyznaczonych w Polsce stref wrażliwych na zanieczyszczenie związkami azotu*, „Alterra. Nauki Przyrodnicze”, listopad 2007, s. 53 i 86.

Konsekwencją realizacji założeń drugiego programu jest likwidacja znacznej części polskiej floty rybackiej, co prowadzi do wzrostu bezrobocia oraz obniżenia poziomu życia w regionach nadmorskich. Jednak ze względu na rolę, jaką odgrywa HELCOM w kreowaniu rozwiązań dotyczących przewozów ładunków olejowych, współrealizację zapisów *Bałtyckiego planu działań* uznać należy za konieczną. Ze względu na układ tras żeglugowych, obszarami podatnymi na skutki ewentualnego rozlewu olejowego są akwen i wybrzeże Bałtyku Południowego. Potencjalne konsekwencje lokalnej katastrofy ekologicznej w postaci załamania się przemysłu rybnego i turystyki, co w ogromnym stopniu przyczynić się może do załamania gospodarczego regionów nadmorskich.

### **Polska aktywność morska i możliwości realizacji interesów narodowych**

Potencjał morski państwa polskiego ogranicza w znacznym stopniu prowadzenie samodzielnej aktywności morskiej. System bezpieczeństwa morskiego został bowiem zbudowany w oparciu o wymogi stawiane strukturom małego państwa nadbrzeżnego. Nie pozwala on na podejmowanie w sposób nieincydentalny samodzielnych form aktywności morskiej poza Strefą Wyłączności Ekonomicznej. Nie jest on także przygotowany do prowadzenia skutecznej kontroli działalności morskiej prowadzonej w obszarze ulokowania polskich interesów morskich przez innych uczestników eksploatacji morza. Dla przykładu, zakładany w długookresowej strategii wzrost przewozów morskich o 43%, spowoduje konieczność budowy systemu monitorowania i nadzoru ruchu jednostek po polskich akwenach morskich, zwłaszcza w rejonach ścieśnionych i podejściach do portów. Niezbędne jest również wprowadzenie systemu kontroli i monitoringu przewożonego towaru pod kątem prowadzenia działalności przestępczej (przemyt) i terrorystycznej (przewóz materiałów do prowadzenia działalności terrorystycznej lub zainstalowania środka rażenia). Tymczasem formuła kontroli ładunku w porcie zakłada jedynie ocenę jego dokumentacji, a nie samego towaru. Natomiast rozwój żeglugi kabotażowej i rozbudowa małych portów wywołuje konieczność objęcia ich rozwiązaniami wymaganymi do tej pory w czterech największych portach przeładunkowych. Również przyjęte w strategii bezpieczeństwa energetycznego i środowiska trzy cele szczegółowe jednoznacznie określają zakres aktywności morskiej państwa. Uwzględnić musi ona konieczność zapewnienia ochrony szlaków żeglugowych na trasie Zatok Perska (Katar)–Morze Śródziemne, co wymaga objęcia całego akwenu Bałtyku Południowego systemem monitoringu żeglugi, skonfigurowanym według zaleceń Europejskiej Agencji Morskiej. Niezbędne jest zapewnienie wymienionej powyżej liczbie gazowców ewentualnej asysty morskiej<sup>38</sup>, szczególnie na obszarach zagrożonych piractwem<sup>39</sup>. Może być ona prowadzona przez polskie okręty, co wymaga

<sup>38</sup> Asysta morska jest rodzajem konwojowania prowadzonego przez pojedynczy okręt.

<sup>39</sup> Akty terroryzmu wobec gazowca na morzu, poza jego porwaniem lub wykorzystaniem do zablokowania trasy żeglownej, nie mają uzasadnienia (nie spowoduje to ani wybuchu, ani katastro-

posiadania minimum trzech fregat oraz zapewnienia im bazy. Innym rozwiązaniem jest uzyskanie takiej asysty od sojuszników, co wymagać może od państwa polskiego angażowania się w inne formy działań prowadzonych przez NATO lub UE, przy wykorzystaniu posiadanego potencjału militarnego lub politycznego<sup>40</sup>.

Podobny problem dotyczący zapewnienia bezpieczeństwa na obszarach morskich stwarza koncepcja produkcji energii ze źródeł odnawialnych. Przyjęte w *Strategii bezpieczeństwa energetycznego* koncepcje budowy farm wiatrowych, programy rozwojowe koncernów energetycznych oraz udzielone koncesje określają zakres kontroli polskich obszarów morskich przez wyspecjalizowane organy państwowe. Lokalizacja marinokultur wiatrowych wzdłuż znacznej części wybrzeża będzie wymagać bieżącego monitorowania sposobu prowadzenia żeglugi oraz posiadania sił zdolnych do podjęcia natychmiastowej reakcji w przypadku zagrożenia funkcjonowania tych instalacji. Natomiast za praktycznie neutralną dla kształtu strategii bezpieczeństwa morskiego państwa uznać należy koncepcję budowy pierścienia energetycznego czy mostów energetycznych. Energia będzie dostarczana za pośrednictwem kabla, którego podmorska część jest trudna do uszkodzenia i nie stwarza zagrożenia dla bezpieczeństwa żeglugi.

Istotnym zadaniem państwa jest także wdrożenie rozwiązań umożliwiających zwalczanie nielegalnej eksploatacji zasobów w polskiej Strefie Wyłączności Ekonomicznej. Dotyczy to zwłaszcza eksploracji węglowodorów, które mogą stać się także obiektem ataków sił specjalnych obcych państw, ekstremistów czy grup terrorystycznych. Wymaga to posiadania sił zdolnych do podjęcia natychmiastowej akcji zlikwidowania takiego zagrożenia, zwłaszcza opanowania platformy wydobywczej. Jest to o tyle istotne zadanie, że na przykład jedna z dwóch eksploatowanych przez koncern Lotos platform jest bezzałogowa. Efektywne działania ukierunkowane na zapewnienie bezpieczeństwa funkcjonowania platform wydobywczych mogą być prowadzone jedynie przez morskie grupy specjalne. Ponadto konieczność obrony instalacji wydobywczych wymaga posiadania zarówno procedur, jak i sił zdolnych do zwalczania zagrożeń będących wynikiem katastrofy technicznej, w tym wystąpienia rozlewu olejowego.

Przeobrażenie się Bałtyku z akwenu prowadzenia regionalnej wymiany handlowej w element globalnej sieci transportowej spowodowało, że istotnym zadaniem polskiej aktywności morskiej jest zwalczanie przestępczości na własnych akwenach morskich. Działania te ze względu na formy bałtyckiej przestępczości zorganizowanej, koncentrować się powinny na zapobieganiu nielegalnemu przewozowi przez terytorium państwa i polskie obszary morskie towarów i osób. Do-

fy ekologicznej). Formy działania terrorystów będą więc w zasadzie tożsame z przedsięwzięciami podejmowanymi przez piratów. M. Ilnicki, K. Kubiak, P. Mickiewicz, *Morski transport surowców energetycznych wobec aktów przemocy na morzu*, Wrocław 2007.

<sup>40</sup> Szerzej zob.: P. Mickiewicz, *Morski system transportu surowców energetycznych jako determinant rozwoju MW RP*, [w:] *Rola i zadania MW RP w systemie bezpieczeństwa państwa. Teoria, rzeczywistość, perspektywy*, red. K. Rokiciński, T. Szubrycht, M. Zieliński, Warszawa 2010, s. 207–220.

tyczyć to zwłaszcza powinno narkotyków i środków psychotropowych, wybranych grup towarów akcyzowych, luksusowych oraz będących efektem dorobku intelektualnego, szkodliwych substancji chemicznych, materiałów promieniotwórczych oraz odpadów, a także uzbrojenia. Ze względu na charakter przewozów towarowych przestępczość bałtycka ma charakter transgraniczny lub wręcz ponadnarodowy, co uzasadnia konieczność nie tylko współdziałania w ramach instytucji i organów Unii Europejskiej, ale także w ramach układów regionalnych i bilateralnych. Słusznym rozwiązaniem wydaje się zapowiedziana w *Krajowym programie przeciwdziałania i zwalczania przestępczości zorganizowanej na lata 2012–2016*, decyzja o uznaniu za główne instytucje angażowane przez państwo polskie do zwalczania przestępczości zorganizowanej na polskich obszarach morskich i terenach przyległych, zarówno Europolu, Agencji Frontex, jak i Konferencji Współpracy Służb Granicznych Państw Regionu Morza Bałtyckiego (Baltic Sea Region Border Control Cooperation Conference – BSRBCC)<sup>41</sup> oraz Grupy Zadaniowej ds. Zwalczania Zorganizowanej Przestępczości (Task Force on Combating Organized Crime)<sup>42</sup>.

Zwalczanie nielegalnego przerzutu osób powinno natomiast koncentrować się na przeciwdziałaniu przemytowi osób oraz zjawisku handlu ludźmi. Zakres zadań oraz formy kontroli powinny być nadal ściśle korelowane z koncepcjami zwalczania przestępczości granicznej, obowiązującymi w działaniach Agencji ds. Zrządzania Współpracą Operacyjną na Granicach Zewnętrznych Frontex i opierać się na obowiązującej od 2005 r. i zmodyfikowanej w 2006 r. *Koncepcji ochrony morskiej granicy państwa jako zewnętrznej Unii Europejskiej*. Zasadne jest utrzymanie dotychczasowych rozwiązań zapewniających ochronę morskiego odcinka granicy morskiej oraz sprawowanie nadzoru nad eksploatacją polskich obszarów morskich przez ich monitoring i podejmowanie akcji dozorowych, patrolowych, eskortowych, a także prowadzenie kontroli<sup>43</sup> wybranych jednostek oraz utrzymania gotowości do podjęcia ewentualnego pościgu.

---

<sup>41</sup> Baltic Sea Region Border Control Cooperation Conference – instytucja zrzeszająca szefów służb granicznych państw regionu, działająca pod auspicjami Rady Państw Morza Bałtyckiego. Funkcjonuje od 1997 r., a w jej pracach uczestniczą służby graniczne Danii, Estonii, Finlandii, Litwy, Łotwy, Polski, Niemiec, Norwegii, Rosji i Szwecji. Większość działań operacyjnych sprowadza się do wymiany informacji, dotyczących zdarzeń istotnych z punktu widzenia służb granicznych, przez narodowe Centra Koordynacyjne (National Co-ordination Centre – NCC) oraz pełniące rolę punktu kontaktowego Międzynarodowe Centrum Koordynacyjne. Z kolei uczestnikami Grupy Zadaniowej ds. Zwalczania Przestępczości Zorganizowanej w Regionie Morza Bałtyckiego są Polska, Szwecja, Litwa, Łotwa, Estonia, Finlandia oraz Rosja. Zadaniem grupy jest przeciwdziałanie nielegalnej produkcji, handlowi amfetaminą i substancjami pokrewnymi. Jej mandat przedłużono do 31 grudnia 2016 r.

<sup>42</sup> Departament Nadzoru i Analiz MSWiA, *Krajowy program przeciwdziałania i zwalczania przestępczości zorganizowanej na lata 2012–2016*, Warszawa 2011, s. 20–21.

<sup>43</sup> Prowadzona jest ona w celu określenia zgodności prowadzonej działalności na morzu z posiadanymi zezwoleniami, prowadzenia żeglugi zgodnie z obowiązującymi regulacjami, kontrolowania możliwości spowodowania zanieczyszczeń na morzu oraz stanu technicznego i wyposażenia.

## Podsumowanie

Charakter współczesnej działalności morskiej wymusiły na państwach nadbrzeżnych zmianę aktywności i podjęcia – w ograniczonym co prawda zakresie, zarówno w odniesieniu do obszaru, jak i form wykorzystania akwenów morskich – działań, prowadzonych wcześniej przez mocarstwa morskie. Koncepcja tych działań, w odróżnieniu od strategii morskiej mocarstw, nazywana jest strategią bezpieczeństwa morskiego. Stworzyć ją powinny państwa prowadzące interesy na akwenach morskich, lecz niedysponujące potencjałem pozwalającym na jej samodzielną realizację. Polska powinna dysponować spójną koncepcją wykorzystania posiadanego potencjału morskiego do zapewnienia pełnej realizacji interesów morskich państwa przy uwzględnieniu regionalnego kontekstu polityczno-gospodarczego oraz poziomu regionalnego oddziaływania systemu międzynarodowego.

Strategia bezpieczeństwa morskiego Rzeczypospolitej Polskiej powinna uwzględniać aktywną ochronę swoich interesów na akwencie bałtyckim. Koncentrować natomiast powinna się na formach oddziaływania politycznego w celu zapewnienia jurysdykcji i kontroli własnych akwenów morskich oraz określonego poziomu bezpieczeństwa na obszarach geograficznych z umiejscowionymi polskimi interesami morskimi.

Ze względu na posiadany potencjał morski, zasadniczym obszarem samodzielnie prowadzonych działań powinien być akwen Morza Bałtyckiego. Podstawowym zaś instrumentem oddziaływania – maksymalna integracja polskich interesów narodowych ze strategicznymi celami regionalnych form kooperacji i współpracy regionalnej. Dotyczyć one powinny kwestii bezpieczeństwa żeglugi, zmniejszenia poziomu zagrożenia rozlewów olejowych, włączenia polskich portów do systemu przewozów towarów z Dalekiego Wschodu i Azji Środkowej do Europy Północno-Zachodniej oraz zwalczania przestępczości zorganizowanej. Założenie to wymaga kooperacji nie tylko z państwami, ale także z instytucjami gospodarczymi, zwłaszcza właścicielami floty krotejowej.

Charakter interesów narodowych wymaga zarzucenia prowadzenia polityki morskiej ograniczonej do Strefy Wyłączości Ekonomicznej i podjęcia prób realizacji interesów narodowych na całym Bałtyku i innych, europejskich akwenach.

Za najważniejszy cel polskiej obecności na akwenach pozabałtyckich należy uznać przejęcie przez sojuszników i organizacje ponadnarodowe części odpowiedzialności za bezpieczeństwo polskiej sieci transportu gazu skroplonego. Nakłada to nie tylko obowiązek korelacji celów strategicznych państwa polskiego z koncepcjami oddziaływania organizacji międzynarodowych UE i NATO, ale także odpowiedniego skomponowania własnego potencjału morskiego.

W przewidywanym okresie ochrona ruchu zbiornikowców na trasie Zatoka Perska–polskie porty, prowadzona będzie w ramach unijnego systemu monitorowania ruchu oraz systemu asysty morskiej NATO. Wywołuje to konieczność zaangażowania się w unijne przedsięwzięcia, w tym w zwalczanie imigracji (projekt

Bordex). W działania te, zwłaszcza na Morzu Śródziemnym i środkowym Atlantyku, powinny angażować się polskie siły morskie.

#### **Implication and conditions polish national maritime strategy**

Realization of a national interests is a leading through the country political-economy actions based on a possessed national strategy. In Polish reality the role of leading strategy should be played by a long-term development plans. Now strategy - *Long-time National Development Strategy Poland 2030* is one of them. It defines detailed in some, defined by country, areas of its actions and indicate the way of achieve them. In case of Polish sea interest, we should admit that they are not strictly related with sea economy and in a much higher degree are determinate in sectors strategy, energetic, environment and regional development. Achieving them is conditioned by ability to use it's own potential and due to limited possibility in impact on sea areas, also in use already existing or arising supranational arrangements.

Independent leaded by Poland actions should be concentrate in Baltic Sea. Important target should be correlation polish national interests with regional cooperation plans. It should be concentrate in sailing security issue, especially oil tankers and incorporate polish ports into system of transporting commodities form Asia to Europe and combating organized crimes. We should admit that, the most important target of polish presence on others water reservoirs is partial assumption of liability for polish transport of LNG gaze security by UE and NATO. That is why committed ourselves in UE action, including combating immigrations (BRODEX project) is necessary.

**Key words:** the long-time national development strategy, national interests in the sea, maritime strategy, national strategy, national security system at the sea